

C30

心地よさを感じさせる実力



ボルボ流の乗り味が貫かれているコンパクトクーペ

『TRUE VOLVO』は、その系譜を紐解きながら、あらゆる角度からボルボの魅力を検証していくシリーズ企画だ。今回は、2007年に各ブランドの強豪たちがひしめく激戦区のCセグメントへ投入されたC30を紐解いていこう。

アッパーミドルクラスのセダンやステーションワゴンを中心に SUV や GT クーペなどをラインナップに加えながら“全方位型プレミアムブランド”としてのポジションを確立して躍進を続けるボルボ。しかし、欧州最大の市場となるCセグメントに属するハッチバックモデルはリリースしてこなかった。そんななか満を持して、VW ゴルフや BMW1 シリーズ、フォード・フォーカス、ルノー・メガーヌなど、個性豊かでコストパフォーマンスに優れたプレミアム・コンパクトが揃うこのカテゴリーへ投入したのが C30 だ。果たしてボルボはライバルたちに対向するためにどんなキャラクターを与えたのだろうか。



コンポーネツの多くをS40/V50から受け継いでいるC30。ホイールベースも共通だが、全長4250×全幅1780×全高1430mmのスリーサイズは現行ラインナップで最も小さいボルボとなる。個性的なデザインを採用するリアセクションは大きなガラスだけが開くタイプ。軽い力で開閉できるし、斜め上方向に大きく開くので荷物の積み下ろしはラクにできる。

V70 や S60 などが“血統書付きモデル”だとすれば、新たにボルボ・ファミリーに加わったハッチバック・スタイルの C30 は“新顔”と呼ぶに相応しい。リアデザインだけは 70 年代の 1800ES をモチーフとしているものの、先代に当たるモデルが存在しないからである。しかも、上陸したのが 2 ドアのみとなれば、特にボルボ・ファンの方にとっては「C30 にボルボらしさはあるのか？」が気になるのは当然だろう。でも、安心していただきたい。“2 ドアプレミアムコンパクトクーペ”を標榜するようにフレッシュでスポーティなスタイリングが採用されているけれど、走らせてみるとドイツやフランスのハッチバック車とはひと味違うボルボらしさが凝縮されていた。その走行感覚にはボルボ流が貫かれているのだ。さて、C30 に流れる“ボルボの血”をじっくり検証していくとしよう。

検証 その1「エンジン」

C30 には 2 リッター直 4 と自然吸気の 2.4 リッター／ターボ付き 2.5 リッター・直 5 ユニットの 3 種が用意されている。それぞれに、軽快／上質／スポーティという個性が与えられているから好みに応じて選べるのだが、よりボルボらしさを味わいたい方にお勧めなのはボルボが基幹ユニットとして磨き抜いてきた自然吸気の 2.4 リッター直 5 だ。活発に上まで回るタイプではないから、山道をカッ飛ばしたり信号グラブプリで優越感を味わうためのエンジンではない。日常生活のなかで上質な余裕を楽しめるように躡けられているのだ。そのナチュラル感こそボルボ製エンジンの系譜。だから疲れている時に乗ってもストレスにならないのである。C30 にも「速さより心地よさが優先」という伝統を貫くパワーユニットが積まれている。

検証 その2「サスペンション」

C30 はクーペ・スタイルのスポーティなルックスからドイツ車の硬い足をイメージする方が少なくないと思う。でも、実はサスペンションにも「ゆったり乗れる」ボルボ流が貫かれている。この足が C30 のキャラクターを決定する大きな要素になっていると言っても過言ではない。ほとんどロールを許さず力強く路面を押さえてくれるような感覚のある流行りのスポーティ・コンパクトとは異なり、あくまでマイルドな方向に躡けられていて、路面の凹凸や高速道路の目地段差もしっかりロールする足が確実に吸収してくれるナチュラルな特性を持つ。そう、ゴカート感覚でスポーツライビングを楽しむためというより、乗員を疲れさせないように設定された快適指向の足とみるべきだろう。あくまで日常生活のなかで毎日のように使うことを想定しているのだ。これがボルボの伝統なのだ。

検証 その3「居住空間」

通常クーペ・スタイルのボディをまとくクルマの室内はスポーツカー的な囲まれ感のある空間を採用して低い位置に座られるものなのだが、C30 は開放的でアイポイントも高めだ。しかも、独立 2 座の後席にも十分なスペースが用意されている。お馴染みのフローティング・パネルやゆったりしたシートも北欧ブランド・ボルボの文法に沿う。ラゲッジスルーフにも十分なスペースが用意されていて、シングル・フォールディング式のリアシートを倒せば長尺物も積める。C30 は走りを楽しむだけのクーペではなく、実は V50 に迫る実用性も持っているのだ。遊び心のために決して実用性を犠牲にしない実直な考え方もボルボの系譜なのである。

検証 その4「安全対策」

「安全に安心して走らせることのできるクルマ」、これは創業者が掲げたボルボの理念でもある。とにかく安全性を基本にクルマを作る、これはどんな時代もボルボが決して曲げなかったことなのである。もちろん、コンパクトなボディを持つからといって安全性を犠牲にするなどボルボにとっては許されないのだ。たとえば、フロント・デュアルモード／フロント・サイド／頭部側面用カーテンが採用されるエアバッグやスタビリティ・プログラムの DSTC などは全グレードに標準装備されるし、直 5 エンジンも衝突時に有益なスペースを確保するため横置きとなる。万が一の備えも万全と言えるだろう。

時代に流されずボルボの流儀を貫いたC30

ボルボ・ファミリーの“末っ子”は斬新なエクステリア・デザインを採用しているものの、他のモデルと同様に走りを楽しむだけの趣味クルマではない。日常生活のなかで心地よく使うための機能性と走行感覚を持っているのだ。同時にこのことが C30 の個性といえよう。つまり、オーナーが気持ちよく生活するためのパートナーとなるクルマなのである。

TEXT：野田義彦

